

Bewohnerparken und Verkehrskonzept für den Stadtteil „Gartenfeld“

Stand: 02.06.2016

Ausgangssituation

Trier-Ost - auch „Gartenfeld“ genannt - ist ein Anfang des 20. Jahrhunderts entstandenes Wohngebiet mit hoher Lebensqualität und intakter Nahversorgungsinfrastruktur. Die Anpassung an die Topographie, Grünzonen und Vorgärten prägen den Quartierscharakter mit seinen schmalen Straßenprofilen.

Vor circa 12 Jahren hat im Wohnbezirk ein Generationswechsel begonnen. Zunehmend junge Familien mit Kindern ziehen ein. Gleichzeitig haben sich auch die Eigentumsverhältnisse verändert. Zahlreiche Mehrfamilienhäuser wurden in Eigentumswohnungen umgewandelt. Immobilien- und Mietpreise sind stark gestiegen. Der Anteil der PKW pro Haushalt hat sich erheblich erhöht. Es besteht ein massiver Parkdruck. Neben dem Binnenverkehr fließt Durchgangsverkehr von Norden über die Güterstraße und von den Höhenstadtteilen über die Sickingen- und Bergstraße in das Gartenfeld und über die Gartenfeldstraße Richtung Innenstadt und Ostallee wieder hinaus. Die fußläufige Erreichbarkeit der Trierer Innenstadt gehört zu den Qualitäten, die diesen Stadtteil so lebenswert machen.

Die Stadtteilbewohner empfinden die durch den fließenden und ruhenden Verkehr entstehenden Missstände zunehmend als untragbar. Das Gartenfeld ist das letzte innenstadtnahe Gebiet, in dem keine Bewohnerparkzone eingeführt wurde und somit kostenfreie Parkplätze im öffentlichen Raum zur Verfügung stehen. Es besteht daher der Eindruck, dass Fremdarker zusätzlich Stellplätze im öffentlichen Raum besetzen und die Knappheit verstärken. Der hohe Parkdruck hat in den letzten Jahren dazu geführt, dass in den letzten Jahren Vorgärten für Stellplätze geopfert, in der Kurfürstenstraße sogar Böschungen straßenseitig abgetragen wurden. Das mag den Eigentümern zu privaten Stellplätzen verholfen haben, dem Gartenfeld hat dies jedoch nicht genutzt, sondern zu einem Verlust des Gartenstadt-Charakters geführt und an einigen Stellen den Parkdruck für die Allgemeinheit sogar verstärkt, da die Zufahrten zu diesen Stellplätze frei gehalten werden müssen.

In zwei „Bürgercafés“ wurden 2014 die Mängel von den Bewohnern benannt und Anregungen formuliert. Anschließend hat das von der Stadt beauftragte Verkehrsplanungsbüro seine Voruntersuchungen überarbeitet, Lösungsvorschläge konkretisiert und dem zuständigen Ausschuss vorgestellt. Die Stadtverwaltung empfahl - bis auf einige wenige Maßnahmen (Güterstraße, Egbertstraße, Brücke Hermesstraße) - keine Bewohnerparkzone einzuführen und keine erhöhte Kontrolle des ruhenden Verkehrs vorzunehmen. Die Stadtratsfraktion von Bündnis90/Die Grünen hat sich dafür eingesetzt, die Bewohner von Trier-Ost über die Position der Stadtverwaltung zu informieren und bei der Entscheidung einzubinden. Unterstützt von Herrn Baudezernent Ludwig wurde am 17.03.2016 eine Bürgerinformation durchgeführt.

→ http://www.trier.de/icc/internet_de/nav/73f/73f604da-3d00-5441-a27e-985a348b027a&sel_uCon=66e704da-3d00-5441-a27e-985a348b027a&uTem=63f7089a-29fc-6c31-e777-d8b132ead2aa.htm

Die Grünen im Stadtrat und im Ortsbeirat Trier-Mitte/Gartenfeld setzen sich seit über 10 Jahren intensiv für eine Verbesserung der durch den fließenden und ruhenden Verkehr entstehenden Probleme im Stadtteil Gartenfeld ein und haben etliche Anträge, Anfragen und Stellungnahmen verfasst. Im Ortsbeirat gab es über alle Parteigrenzen hinweg immer wieder konkrete Vorschläge und Beschlüsse, die von der Stadtverwaltung bzw. dem Stadtrat abgelehnt oder nicht aufgegriffen wurden. Einige dieser Vorschläge (wie z.B. „shared place“ und Einbahnstraßen) sind Bestandteil dieses Diskussionspapiers.

(Chronologie der Vorgänge ist im Anhang aufgeführt)

Position der Ortsbeiratsgruppe von Bündnis90/Die Grünen

Das Gartenfeld soll noch lebenswerter werden, für alle Bevölkerungsschichten und Altersgruppen. Die Wohn- und Lebensqualität eines Stadtteiles ergibt sich aus vielen Faktoren: der städtebauliche Situation, identitätsstiftenden Gebäuden, Grün- und Spielflächen, Aufenthaltsbereiche und Nahversorgung. Diese Qualitäten wollen wir stärken.

Mobilität für alle, kurze Wege und ein faires Miteinander sind weitere wesentliche Bestandteile. Die Festlegungen des übergeordneten Mobilitätskonzeptes für die Stadt Trier und die Zielsetzung zur zukünftigen Verteilung der Verkehrsmittel sind maßgeblich: – die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zugunsten des ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehrs. Bei den Überlegungen der Stadtverwaltung zum Verkehrskonzept im „Gartenfeld“ wurde der Fokus auf den Individualverkehr gelegt und diesem die Belange von Fußgängern und Radfahrern untergeordnet.

Die Themen „neues Verkehrskonzept“ und „Bewohnerparken“ für das Stadtteil Gartenfeld sind ‚heiße Eisen‘. Wir wollen zukunftsweisende, innovative Konzepte fördern, Strömungen in unserer Gesellschaft wie „Share Economy“ – die gemeinsame zeitlich begrenzte Nutzung von Ressourcen wie z.B. Autos, die nicht dauerhaft benötigt werden, aufgreifen. Wir wollen mit den Anwohnern in einen Dialog treten, der weiter über „mein Parkplatz“ hinausgeht.

Wir sind uns bewusst, dass es keine Lösung gibt, die ungeteilte Zustimmung erfährt. Jeder Vorschlag wird zu Diskussionen führen. Aber so, wie es ist, kann es nicht bleiben. Das haben die beiden Bürgercafés deutlich gemacht.

1. Zur Problematik des ruhenden Verkehrs:

Die Untersuchungen haben gezeigt, dass die Fremdparker nicht Hauptursache des massiven Parkdruckes sind. Demnach übersteigt in einigen Teilgebieten des „Gartenfelds“ die Parkplatznachfrage der Bewohner das Angebot (nachts). Die Folge sind ordnungswidriges Zuparken von Gehwegen, Sichtbereiche von Kreuzungen usw.

Die Stadtverwaltung vertritt die Auffassung, dass nur bei Erhalt des Status Quo **„geduldetes Parken in größtem Umfang möglich ist“** (s. Folie 21 bis 23). Sie hat im öffentlichen Raum insgesamt 625 geparkte PKW gezählt – darunter auch die ordnungswidrig abgestellten PKW. Bei einer Neugliederung des ruhenden Verkehrs und Markierung der Stellplätze würden bis zu 154 (25 %) Parkmöglichkeiten entfallen.

Wir empfinden diese Argumentationsweise als Aufbau einer Drohkulisse und so war es nicht verwunderlich, dass bei der Bürgerinformation die Stimmung vorherrschte den Status Quo zu belassen. Die Befürchtung, dass sich bei einer Neugliederung der Parkdruck weiter erhöht und es keine wohnungsnahen Stellplätze gibt, schien wichtiger zu sein als die in den Bürgercafés vorgetragene Misstände.

Wir stellen die von der Stadtverwaltung genannten Zahlen in Frage: Wie viele Stellplätze im Straßenraum gibt es tatsächlich – wenn die abgezogen werden, die Gehwege unpassierbar machen, die Sicherheit und Befahrbarkeit von Kreuzungen behindern? Diese dürfen und können schon jetzt nicht mitgezählt werden. Somit ist die Anzahl der genannten 625 Stellplätze zu hinterfragen! Würde sich diese Zahl bei Neugliederung des ruhenden Verkehrs unter Beibehaltung des Opportunitätsprinzips um 154 reduzieren? Vermutlich nicht!

Laut Darstellung der Stadtverwaltung müssten bei einer Neugliederung der Parkmöglichkeiten die Stellplätze u.a. in der Sachsenstraße, der oberen Schützenstraße und teilweise in der Straße Am Deimelberg aufgrund zu geringer Straßenbreite komplett entfallen. Grundlage dieser Darlegung sind die „Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen“ und die „Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs“, die bei Neu- und Umbauten von Straßen zu berücksichtigen ist. Es geht vorrangig um Einhaltung der Mindestmaße von Straßen und Stellplätzen Das

ist eine Betrachtung aus der Windschutzscheibenperspektive! Die Tatsache, dass eine Vielzahl der Gehwege zu schmal ist, spielt bei den Untersuchungen der Stadtverwaltung eine untergeordnete Rolle.

Hier zeigt sich der Knackpunkt: Wenn alle verbindlichen Richtlinien und Empfehlungen eingehalten und die Belange aller Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt berücksichtigt werden (das betrifft die Mindestbreiten von Fahrbahnen, Stellplätzen und **Gehwegen** sowie Radien von Schleppkurven), würde im Gartenteil vermutlich ein Großteil der vorhandenen Parkmöglichkeiten entfallen. Dies wollen wir nicht.

Unser Lösungsansatz:

Das „Gartenfeld“ ist ein gewachsener Stadtteil – mit engen Straßen und Gehwegen. Nach unserer Einschätzung ist es nicht möglich, die Vorschriften für Straßen, Gehwegen und den ruhenden Verkehr gleichberechtigt umzusetzen.

Für uns gilt:

- wenn Gehwege derart zugestellt werden, dass Fußgänger – und insbesondere Rollstuhlfahrer, Personen mit Rollatoren oder Kinderwagen – die im „Gartenfeld“ sowieso schon zu schmalen Gehwegen nicht nutzen können,
- wenn Kreuzungen derart zugestellt werden, dass Verkehrsgefährdungen entstehen, Busse und Einsatzfahrzeuge nicht abbiegen können,

dann darf dies bereits heute nicht geduldet werden und wir fordern die Stadtverwaltung daher auf den ruhenden Verkehr häufiger zu kontrollieren und bei vorgenannten Behinderungen rigoros vorzugehen!

Grundsätzlich sind wir der Auffassung, dass bei einer Einführung von Bewohnerparkzonen Markierungen nicht eingezeichnet werden müssen und weiterhin das Opportunitätsprinzip angewendet werden kann.

Hinsichtlich der Problematik des ruhenden Verkehrs schlagen wir folgende Maßnahmen vor:

- a) Einführung einer Bewohnerparkzone in dem von Fremdparken stärker frequentierten Bereich zwischen Ostallee und der Bergstraße - mit Einführung einer Parkraumbewirtschaftung (Zonen 1 bis 5 gem. Folie 17). Wir erwarten hierdurch auch eine Reduzierung des Parksuchverkehrs durch Fremdparker, die dann in die im Vergleich günstigeren Parkhäuser und Tiefgaragen ausweichen sollen.
- b) Parkmöglichkeiten in der Egbertstraße, Sachsenstraße und Kronprinzenstraße ausschließlich für Anwohner.
- c) Verzicht auf Markierung von Stellplätzen (die Regeln, wo geparkt werden darf und wo nicht, sind in der Straßenverkehrsordnung ausreichend beschrieben und auch ohne Markierung am Boden gültig).
- d) Verengung der Gartenfeldstraße zwischen Güterstraße und Agritiusstraße durch Verlagerung der Stellplätze im Bereich Nahkauf auf die heutige Straßenverkehrsfläche (ohne Wegfall von Parkplätzen). Hierdurch wird der Übergang in die Tempo30-Zone deutlicher und Fahrgeschwindigkeit reduziert. Zudem kann eine begrünte Aufenthaltszone als „Quartierszentrum“ gewonnen werden.
- e) Häufigere Überwachung des ruhenden Verkehrs unter Anwendung des Opportunitätsprinzips.

- f) Wie von der Stadtverwaltung vorgeschlagen, sollte Realisierbarkeit und Akzeptanz von Quartiersgaragen an unterschiedlichen Standorten (z.B. neben der Sparkasse) überprüft werden.
- g) Nach Testphase der neuen Parkregelung ggf. Markierung von Sperrflächen in Kreuzungsbereichen und anderen ÖPNV- und sicherheitsrelevanten Bereichen.
- h) Reservierung von 1-3 Stellplätzen, die dem Car-Sharing vorbehalten sind (=> mittelfristige Motivation für die Bürger, einen Zweitwagen abzuschaffen oder gar nicht erst anzuschaffen).
- i) Zeitnaher Bau des Regionalbahnhaltdepot „Kaiserthermen“.

Der ÖPNV, das Rad- und Fußwegenetz wird sich in Trier stetig verbessern. Luxemburg setzt derzeit umfassende Maßnahmen für Berufspendler um und baut die Angebote an Bus- und Bahnverbindungen aus. Für Alle, die in Trier zentrumsnah und in Stadtteilen mit hohem Parkdruck wohnen (neben Gartenfeld auch Trier-Süd und Trier-Nord) empfiehlt es sich darüber nachzudenken, ob sie jede Kurzstrecke mit dem Auto fahren müssen, wie viele Autos ihr Haushalt benötigt, wie groß sie sein müssen und wenn sie über mehr als ein Auto verfügen, ob alle Autos unbedingt wohnungsnah geparkt werden müssen. Die, die bereits jetzt auf ihren Grundstücken einen Stellplatz haben, sollten diese in Rücksicht auf die Allgemeinheit nutzen.

Um die Akzeptanz und Praktikabilität einzelner Maßnahmen zu testen, schlagen wir vor Änderungen – wie z.B. die Gartenfeldstraße zwischen Güter-, Agritius- und Helenenstraße als „shared place“ und die Kronprinzenstraße als Spielstraße mit einer geänderten Stellplatzaufstellung – als mindestens sechswöchiges „Experiment“ auszuprobieren.

2. Zur Problematik des fließenden Verkehrs

Wir wollen den Durchgangsverkehr reduzieren. Durchgangsverkehr kommt vor allem aus der Güterstraße und mündet in der Gartenfeldstraße. Die Güterstraße ist mit 9.500 Kfz/24h (vgl. Ostallee Richtung Bahnhof: 15.000 Kfz/24h) sehr stark belastet. Der überwiegende Teil dieser Autos ist Durchgangsverkehr und verursacht die Rückstauproblematik an der Ecke Gartenfeldstraße/Ostallee. Die Lösung liegt **außerhalb** des Gartenfelds: Der Schleichweg Franz-Georg-Str. – Avelertal – Nellstraße – Domainenstraße – Güterstraße – Gartenfeldstraße – Ostallee darf nicht mehr so attraktiv sein und muss daher mit mehr verkehrslenkendem Widerstand versehen werden. Maßnahmen hierzu fangen in Alt-Kürenz an und sind über die gesamte benannte Strecke einzubringen.

Den Auto-Anwohner-Verkehr aus dem Gartenfeld in andere Stadtteile gilt es durch eine Verlagerung auf andere Verkehrsmittel zu reduzieren:

- Mehr Fußverkehr durch attraktivere Gehwege und bessere Kreuzungsquerung, Nachhalten von Tempo 30, Nutzbarkeit (baulicher Zustand und keine Störung durch ordnungswidriges Parken).
- Mehr Radverkehr, allgemein verbessertes „Klima“ zum Radfahren, Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt per Rad durch die Verlängerung des Schutzstreifens von der Kreuzung Gartenfeldstraße/Ostallee zurück bis zur Kreuzung Gartenfeldstraße/Güterstraße oder sogar bis Kreuzung Agritiusstraße.
- Sichere/ebenerdige Querungsmöglichkeiten der Ostallee an der Hermes- oder Schützenstraße.
- Verbesserung der Fuß- und Radwegeverbindungen zu und von angrenzenden Stadtteilen (Deimelberg/Kürenz, Petrisberg).

- Die Güterstraße und die Maximer Acht sind in die „Tempo-30-Zone-Gartenfeld“ einzubeziehen. Die Geltung der einfachen Vorfahrtsregelung („rechts-vor-links“) führt zu gemäßigtem Fahrverhalten, erhöhter Sicherheit für Alle und reduziert den Schilderwald.
- Das Endstück der oberen Bergstraße ist als Einbahnstraße (in Richtung Sickingenstraße) auszuweisen und nur für den ÖPNV sowie den Radverkehr in beide Richtungen befahrbar. Dies reduziert den Durchgangsverkehr durch das Gartenfeld und macht gleichzeitig Busverbindungen zum Petrisberg schneller.
- Umsetzung einer Einbahnstraßenregelung für das gesamte Gartenfeld zur Verringerung des Durchgangsverkehrs. Um zu hohe Geschwindigkeiten zu verhindern, wären insbesondere in der Berg- und Kurfürstenstraße die Fahrrichtungen mittig zu trennen. Wir erwarten hierdurch auch eine Verringerung der durch Gegenverkehr entstehenden Konfliktpotentials und eine Entspannung für Radfahrer, die nicht mehr auf Gehwege abgedrängt werden.

Eine Überprüfung durch die Stadtverwaltung hat gezeigt, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung (Tempo-30-Zone) oft nicht eingehalten wird. Durch die schmalen Straßen- und Gehwegbereiten entsteht – auch bei leichter Geschwindigkeitsüberschreitung - bei Fußgängern und Radfahrern ein Unsicherheitsgefühl mit hohem Gefahrenrisiko. Häufige Geschwindigkeitskontrollen sind daher zwingend geboten.

3. Sonstige Themen/Einzelbetrachtungen:

Anbindung Hauptbahnhof:

Wir befürworten den Bau einer Fuß- und Radwegeverbindung vom Hauptbahnhof zur Güterstraße und sehen hierin nicht nur eine wichtige Vernetzung an den Nah- und Fernverkehr sowie das Alleencenters, sondern auch weiträumig als verbesserte Anbindung von Alt-Kürenz an die Innenstadt.

Gartenfeldstraße:

Die Gartenfeldstraße wird von vielen Radfahrern genutzt. Die Radspur hin zur Kreuzung Ostallee war ein toller Anfang, dem Radverkehr eine sichere und gleichberechtigte Verkehrsführung zu ermöglichen. Doch damit der gewünschte Effekt auch wirklich eintritt, muss die Radspur zumindest bis zur Güterstraße verlängert werden. Dafür müssen die derzeit in der zweiten Reihe vorhandenen Parkplätze entweder entfallen oder zur oberen Gartenfeldstraße verlegt werden (vgl. oben Pkt. 1 d). Alternativ soll geprüft werden, inwieweit bei der vorhandenen Fahrbahnbreite ein Schutzstreifen ausreicht, oder Stellplätze schräg angeordnet werden können.

Die Überlegung der Verwaltung, die Rechtsabbiegerspur von der Gartenfeldstraße in die Ostallee zu verlängern, halten wir für unnötig und kontraproduktiv. Wer den Verkehr zur morgendlichen Stoßzeit beobachtet, realisiert schnell, dass die meisten PKW links abbiegen und die Ursache für den Rückstau bis über die Gartenfeldbrücke ist ausschließlich dadurch zu erreichen, dass der Durchgangsverkehr von über 9.000 Kfz pro Tag aus der Güterstraße verringert wird.

Problematik Egbertstraße:

Am 19.03.2015 hat der Stadtrat den Ausbau der Egbertstraße zu einem verkehrsberuhigten Bereich beschlossen. In der Verwaltungsvorlage 112/2015 wurde diese Maßnahme als „Vorgabe des Verkehrskonzeptes Gartenfeld“ dargestellt – zu einem Zeitpunkt, als dieses noch gar nicht beschlossen war, die Stadt ihre ablehnende Position noch nicht bekannt gegeben hatte und wir Grüne (im Stadtrat und Ortsbeirat) davon ausgehen konnten, dass der Ausbau der Egbertstraße eine vorgezogene Maßnahme des „Verkehrskonzeptes Gartenfeld“ und des Bewohnerparkens sei. Der Unmut vieler Anwohner der Egbertstraße, die mit den Ausbaubeiträgen nun auf 11 Stellplätze im öffentlichen Raum verzichten sollen ist nachvollziehbar. Als

Kompromisslösung schlagen wir vor, in der Egbertstraße auf Markierungen gänzlich zu verzichten und bei Kontrollen des ruhenden Verkehrs – wie bisher – das Opportunitätsprinzip anzuwenden. Die Neufassung des Straßenraums mit Teilpflasterungen, dem Verzicht auf abgesetzte Gehwege (shared place) und eine Beleuchtung entsprechend des Lichtmasterplanes sehen wir als erhebliche gestalterische Verbesserung.

Problematik Charlottenstraße:

Den Bebauungsplan für die Neubebauung des ehemaligen Königsbacher-Grundstückes in der Charlottenstraße haben wir Grünen im Stadtrat und Ortsbeirat abgelehnt, da wir die Bebauung als zu hoch, Stellplatznachweis als zu gering, die Haupteinschließung der Tiefgarage von der Olewiger Straße als problematisch erachteten und daher negative Auswirkungen auf den fließenden und ruhenden Verkehr im Stadtteil Gartenfeld befürchteten.

Die neuesten Darlegungen der Stadtverwaltung haben gezeigt, dass sich mit Wegfall der Brücke in der Hermesstraße die Verkehrsbelastung im Gartenfeld tatsächlich bis zu 560 PKW mehr pro Tag erhöht – und das ausgerechnet in der „verkehrsberuhigten“ Egbertstraße. Es ist zudem zu erwarten, dass der meiste zum Neubau in der Charlottenstraße führende Verkehr über die Schützenstraße in das Gartenfeld erfolgt und in der Ostallee zu Rückstaus führt.

Wir bitten daher die Stadtverwaltung zu klären, wie zukünftig vom Kaiserthermen-Kreisel in die Olewiger Straße fahrende PKW zur Tiefgarage in die Charlottenstraße gelangen können. Sollte es keine befriedigende Lösung geben, sollte beim Bau der neuen Fuß- und Fahrradbrücke in der Hermesstraße (entsprechend dem Hinweis des Ortsbeirates) die Möglichkeit der späteren Ergänzung eines IV-geeigneten Brückenbauwerks berücksichtigt werden.

Spielstraßen: Sachsenstraße, Kronprinzenstraße

Zur Aufwertung der Denkmalzone Kronprinzenstraße und aufgrund des beengten Straßenprofils der Sachsenstraße, empfiehlt es sich beide Straßenzüge als Spielstraßen umzugestalten. Bei der Kronprinzenstraße sollte in diesem Zusammenhang überprüft werden, ob durch den Entfall der Gehwege durch Querparken Stellplätze gewonnen werden können.

Barrierefreie Straßenquerungen

An den Einfahrten der Tempo-30-Zone und vor Engstellen könnten breite Schwellen als geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen und gleichzeitig barrierefreie Straßenquerung dienen.

Verfasser:

Ortsbeiratsgruppe von Bündnis90/Die Grünen mit Dominik Heinrich und Ole Seidel
Einige Bewohnerinnen und Bewohner des Stadtteils

Anhang:

Chronologische Zusammenstellung der Anfragen und Beschlüsse (unvollständig)

Auszüge aus Protokollen und Stellungnahmen

- | | |
|------------------------------|--|
| 1995
Stadtrat | Beschluss zur zonenweisen Einführung von Anwohnerparkzonen (u.a. Gartenfeld). |
| 26.04.2001
OBR-Protokoll | Die Ortsvorsteherin verliest Schreiben der Stadtverwaltung zu verschiedenen vom Ortsbeirat in der Vergangenheit gestellten Anträgen bzw. Anfragen: Anwohnerparken im Bereich Gartenfeld: Eine Bürgerversammlung ist hierzu geplant. |
| 01.09.2005
DA IV | Schreiben der Grünen Stadtratsfraktion an Baudezernent Dietze: <i>„Bei der am 12.04.2005 stattgefundenen Ortsbeiratssitzung wurde unser Antrag vom 08.04.2005 zu einer Verbesserung der Verkehrsführung inkl. einer Anwohnerparkregelung und zum Erhalt des homogenen Erscheinungsbildes im Stadtteil Gartenfeld mit großer Mehrheit angenommen. Da es von Seiten der Verwaltung hierzu bisher keine Stellungnahme bzw. Reaktion gab, bitte ich Sie unseren damaligen Antrag in einer der nächsten Ausschusssitzungen zu behandeln und die einzelnen Punkte ggf. getrennt zur Abstimmung zu bringen.“</i> |
| 13.07.2006
Stadtrat | Stadtratsbeschluss auf Antrag der Grünen: <i>„Die Stadtverwaltung wird aufgefordert, für die zentrumsnahen Stadtteile Trier-Nord, Trier-Süd und Gartenfeld die Beschleunigung, Ausweitung beziehungsweise Einführung von Anwohnerparkregelungen zu überprüfen und in Abstimmung mit den zuständigen Dezernatsausschüssen IV und V umzusetzen. Auch die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in den betroffenen Straßenzügen ist zu überprüfen.“</i> |
| 02.04.2008
OBR | CDU-Antrag angenommen: <i>„Die Verwaltung möge die Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung in Trier-Ost überprüfen, die Gartenfeldstraße soll auf die Größe einer innerstädtischen, dem Wohnviertel angepassten Straße verengt und der entstehende Freiraum als Kommunikationsplatz für die Anwohner von Trier-Ost genutzt werden. Zusätzlich soll eine Verkehrsberuhigung in der Bergstraße geprüft werden.“</i> |
| 12.09.2009
Brief OV an KT | <i>„Am 13.07.2006 hat der Stadtrat beschlossen: Die Stadtverwaltung wird aufgefordert, für die zentrumsnahen Stadtteile Trier-Nord, Trier-Süd und Gartenfeld die Beschleunigung, Ausweitung beziehungsweise Einführung von Anwohnerparkregelungen zu überprüfen und in Abstimmung mit den zuständigen Dezernatsausschüssen IV und V umzusetzen. Auch die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in den betroffenen Straßenzügen ist zu überprüfen.
Ich bitte Sie bezüglich Trier-Mitte/Gartenfeld um einen Sachstandsbericht und um Information, wann die erforderliche Bürgerbeteiligung vorgesehen ist bzw. wann die Stadtverwaltung die Einrichtung der Anwohnerparkzonen in Trier-Gartenfeld umsetzen will.“</i> |
| | Des Weiteren Anfragen zu Zebrastreifen Schützenstraße/Ostallee, Kontrolle ruhender Verkehr im Gartenfeld und Anlegerstraße „Am Kastell“. |
| 02.10.2009
Brief SV | Ablehnende bzw. ausweichende Stellungnahme der Stadtverwaltung zu vorgenannten Anfragen. |

- 19.11.2009
OBR-Protokoll
- Bewohnerparken Trier-Gartenfeld: Auf Anfrage hat die Stadtverwaltung trotz Ratsbeschlüssen von 1995 und 2006 keinen Termin nennen können, wann die Bewohnerparkzonen für Trier-Gartenfeld eingeführt werden. Nach kurzer Diskussion wird vereinbart, dass die Verwaltung um eine konkretere Stellungnahme gebeten wird.
- 06.04.2010
Brief SV
- Beantwortung einer Anfrage des OV zur Verkehrssituation in der Sickingenstraße und dessen Auswirkung für Gartenfeld.
- 17.06.2010
OBR
- Grünen-Antrag Antrag angenommen: *„Die Stadtverwaltung wird gebeten, dem Ortsbeirat innerhalb der nächsten drei Monate Möglichkeiten vorzuschlagen, wie der zunehmende Durchgangs- und Parksuchverkehr im Stadtteil Gartenfeld wirkungsvoll reduziert werden kann. Dabei sind auch folgende Lösungsmöglichkeiten zu prüfen und darzulegen:*
- *Sperrung der oberen Bergstraße für den Individualverkehr,*
 - *Einführung von Einbahnstraßen (analog Trier-Süd) mit wechselnden Parkstreifen*
- Darüber hinaus sollen die voraussichtlichen Termine für die Einrichtung der Bewohnerparkzonen (Vorstellung im Dezernatsausschuss, Beratung im Ortsbeirat, Bürgerbeteiligung) genannt werden.“*
- 26.01.2011
Brief OV an KT
- Auszüge des Schreibens (bezugnehmend auf OBR-Beschluss vom 17.06.2010):
- „Mehrfach habe ich Herrn Oberbürgermeister Jensen und auch Sie angeschrieben und um konkrete Angaben zum Sachstand und einer Zeitschiene für die Einführung einer Anwohnerparkzone im Stadtteil Gartenfeld gebeten (z.B. 12.09.2009, 30.09.2009 und 21.07.2010) - leider vergeblich.*
- Mit Schreiben vom 17.11.2010 hat die Stadtverwaltung auf den o.g. Antrag des Ortsbeirates Stellung bezogen. Sie können vielleicht nachvollziehen, dass diese Stellungnahme aus folgenden Gründen bei mir nicht nur Unverständnis sondern auch Unmut hervorgerufen hat:*
- Der Ortsbeirat hatte mit seinem Beschluss die Stadtverwaltung um Vorstellung prinzipieller Möglichkeiten zur Reduzierung der Verkehrsproblematik im Stadtteil Gartenfeld gebeten.*
- Der Ortsbeirat hat sich bewusst dafür entschieden, die Position der Stadtverwaltung zu erfahren, bevor konkrete Beschlüsse gefasst werden und teilt Ihre Auffassung, dass die Problematik des ruhenden und fließenden Verkehrs nur in einer Gesamtbetrachtung dieses Quartiers untersucht und gelöst werden kann. Es ist enttäuschend, wenn sich die Stadtverwaltung nicht in der Lage sieht, mit dem Ortsbeirat in einen konstruktiven Dialog zu treten.*
- Der Stadtrat und auch der Ortsbeirat bemühen sich seit Jahren um eine bessere Verkehrsregelung im Stadtteil Gartenfeld. Erst nach mehrfachem Nachhaken müssen wir erfahren, dass die Stadtverwaltung nicht in der Lage ist, Beschlüsse hierzu zeitnah umzusetzen. Die oben beschriebene Verkehrsproblematik und die zahlreichen Beschwerden der Anwohner zeigen, dass erheblicher Handlungsbedarf besteht.*
- 28.04.2011
OBR-Protokoll
- „Herr Heinrich hat der Stadtverwaltung den Vorschlag gemacht, im Rahmen der „Woche der Mobilität“ entsprechend den Überlegungen des Vereins Mittendrin im Bereich Gartenfeldstraße (zwischen Güterstraße und Heleenstraße) das Konzept „shared place“ zu testen. Eine Rückmeldung ist bisher nicht erfolgt.“*

31.05.2011 OBR	CDU-Antrag beschlossen: „Der Ortsbeirat Trier-Mitte/Gartenfeld bittet die Stadtverwaltung, zunächst probeweise eine Änderung der Vorfahrtsregelung an der Kreuzung Gartenfeldstrasse/Güterstrasse einzuführen. Es soll zukünftig eine abknickende Vorfahrtsregelung gelten, so dass Fahrzeuge, die von der Mustorstrasse kommend über die Gartenfeldstrasse in die Güterstrasse einfahren und Fahrzeuge, die von der Güterstrasse in die Gartenfeldstrasse Richtung Mustorstrasse fahren, jeweils vorfahrtsberechtigt sind.“
05.02.2012 Brief OV an KT	Auszug: „1. Wann wird von der Stadtverwaltung die Verkehrsführung Gartenfeld überprüft (Ist-Zustand) und mögliche Änderungen konzeptioniert? 2. Stehen aus dem Budget des DA IV hierfür finanzielle Mittel zur Verfügung oder müssten diese vom Stadtrat gesondert eingestellt werden? 3. Kann von der Verwaltung ein voraussichtlicher Termin für eine Bürgeranhörung zur Einführung der Anwohnerparkzone genannt werden? (Auch wenn die Zuständigkeit des ruhenden Verkehrs nunmehr in einem anderen Dezernat liegt, bitte ich Sie um Beantwortung).“
29.02.2012 DA IV	Beantwortung der Fragen vom 05.02.2012 (behandelt als Anfrage der Grünen Stadtratsfraktion.
Febr./Mai 2012 Brief OV an Polizei	Stellungnahme zur Bitte um häufigere Geschwindigkeitskontrollen im Stadtteil Gartenfeld.
16.03.2012 Brief OV an KT	Bitte um Aufstellflächen für Radfahrer an der Ampelanlage Gartenfeldstraße/Ostallee im Rahmen der neuen Straßenmarkierungen nach Sanierung der Brücke Gartenfeldstraße. (Ablehnend beantwortet).
19.02.2012 OBR	Antrag SPD-Gruppe: Verkehrsberuhigung Bergstraße durch Anliegerstraße, Verkehrsinsel an Kreuzung Agritius-/Helenen-/Gartenfeldstraße, Einführung Anwohnerparkzone. (Antrag wurde wegen bereits vorhandener Beschlüsse mit gleicher Intention zurückgezogen).
19.02.2014 Bürgerbeteiligung	1. Planungscafé
15.09.2014 Bürgerbeteiligung	2. Planungscafé
09.07.2014 Stadtrat	Satzungsbeschluss Bebauungsplan BO 15-1 "Zwischen Charlottenstraße, Olewiger Straße und Bundesbahn"
19.03.2015 Stadtrat	Baubeschluss Ausbau Egbertstraße
08.07.2015 DA III und DA IV	Mündlicher Sachstandsbericht zum Verkehrskonzept Gartenfeld und weiteres Verfahren
17.03.2016 Bürgerbeteiligung	Bürgerinformation